

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffsrecycling und Verwertung gebrauchter Handelsschiffe

Die Verschrottung von Handelsschiffen findet seit vielen Jahren hauptsächlich in Abwrackwerften Südasiens statt, in denen Berichten zufolge oft skandalöse Arbeitsbedingungen herrschen (vgl. ZEIT ONLINE vom 2. November 2015, Der Tod eines Schiffes). Eine Trendumkehr zu nachhaltigerem Schiffsrecycling scheint vorerst nicht in Sicht zu sein. Eine internationale Regelung, die zumindest Standards setzen würde (sog. Hong Kong Abkommen), wurde bisher nach Kenntnis der Fragesteller nur von vier Staaten ratifiziert (Belgien, Frankreich, Kongo und Norwegen). Eine europäische Regelung (EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen) ist noch nicht in Kraft, sie soll nach bisherigen Planungen bis 2018 zur Anwendung kommen.

Die deutschen Reedereien (vertreten durch den Verband Deutscher Reeder, VDR) bekräftigten vor kurzem ihren Wunsch nach Umsetzung der Hong-Kong-Konvention (Deutsche Seeschifffahrt, Ausgabe 05-06/16). Allerdings fehlen zur Umsetzung noch weitere Ratifizierungen von Staaten. Inzwischen hat ein Sonderberichterstatte der Vereinten Nationen aus dem Hochkommissariat für Menschenrechte in einem Brief an die Bundesregierung seine Besorgnis gegenüber der Abwrackpraxis deutscher Reeder geäußert und Maßnahmen angemahnt.

Die Haltung der Bundesregierung dazu ist den Fragestellern unklar. Bisher ist sie jedenfalls weder Unterzeichnerin des Abkommens, noch hat sie es in nationales Recht umgesetzt. Auch die Umsetzung der europäischen Verordnung scheint nicht im Zeitplan zu sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Bis wann wird die Bundesregierung die Hong-Kong-Konvention für umweltfreundliches Schiffsrecycling und Verbesserung von Arbeitsbedingungen in den Abbruchwerften dem Deutschen Bundestag zur Ratifikation vorlegen?
- b) Welche Gründe haben die Bundesregierung bisher davon abgehalten, die Hong-Kong-Konvention dem Deutschen Bundestag zur Ratifizierung vorzulegen?
- c) Sind der Bundesregierung Prozesse anderer EU-Mitgliedstaaten bekannt, die Konvention zu unterzeichnen, und wenn ja, bei welchen Mitgliedstaaten?

2. Welche internationalen bzw. europäischen Vorschriften gibt es bezüglich der Wahl des Standortes der Schiffsverwertung im Fall einer Verschrottung?
3. Welche Auffassung hat die Bundesregierung gegenüber der europäischen Schiffsrecyclingabgabe, mit der bestimmte Formen von Schiffsrecycling gefördert werden soll?
4. a) Bis wann wird die EU-Verordnung von 2013 (Verordnung (EU) Nr. 1013/2006 über das Recycling von Schiffen in den Mitgliedstaaten zur Anwendung kommen?
b) Befindet sich die Bundesregierung im Zeitplan zur Umsetzung der Verordnung, wenn nein, warum nicht, und bis wann sollen ausstehende Schritte umgesetzt sein?
5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem öffentlich einsehbaren Brief ([https://spdb.ohchr.org/hrdb/32nd/public_-_OL_DEU_25.02.16_\(1.2016\).pdf](https://spdb.ohchr.org/hrdb/32nd/public_-_OL_DEU_25.02.16_(1.2016).pdf)) des UN-Sonderbeauftragten Baskut Tuncak aus dem UN-Hochkommissariat für Menschenrechte vom Februar 2016 an die Bundesregierung, in dem er seine Besorgnis über die Abwrackpraxis deutscher Reedereien äußert?
6. a) Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um die Missstände, die durch das Abwracken von Schiffen aus deutschen Reedereien bzw. von deutsch beflaggten Schiffen (v. a. in Südasien) entstehen, zu beseitigen?
b) Welche rechtlichen Maßnahmen wären nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, um die in Frage 6a genannten Missstände zu beseitigen?
7. Welche Empfehlungen gibt die Bundesregierung an die Reedereien, Schiffe nachhaltig und unter sozial verträglichen Gesichtspunkten abzuwracken bzw. zu recyceln?
8. Welche der Bundesregierung bekannten freiwilligen Selbstverpflichtungen von Reedereien zum umweltfreundlichen und sozial verträglichen Abwracken bzw. Recycling von Handelsschiffen gibt es, und wie wurden diese bisher eingehalten?
9. a) Welche Werftkapazitäten gibt es in Deutschland, um Schiffe abzuwracken bzw. zu recyceln (Gesamttonnage)?
b) Welche Werftkapazitäten gibt es in der Europäischen Union, um Schiffe abzuwracken bzw. zu recyceln (Gesamttonnage)?
10. Wie viele Handelsschiffe deutscher Eigentümer wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2007 bis heute jeweils verschrottet (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen, gesamt und sofern möglich nach Schiffstyp)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wo die Handelsschiffe verschrottet werden, und wenn ja, wie viele Schiffe wurden seit 2007 bis heute insgesamt in welchem Land verschrottet (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen)?

12. a) Wie hat sich das Durchschnittsalter der zu verschrottenden Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2007 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen, gesamt und sofern möglich nach Schiffstyp)?
b) Welche unterschiedlichen Gründe führen nach Auffassung der Bundesregierung zu der Frage 12a beobachteten Entwicklung?
c) Inwieweit spielt die Vergrößerung von Schleusen, etwa am Panamakanal, nach Kenntnis der Bundesregierung in diese Entwicklung hinein?
13. Welche Aussage über die Entwicklung der Schiffgröße verschrotteter Schiffe seit 2007 lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung treffen?
14. Wie viele Schiffe deutscher Schiffseigner wurden gemäß dem Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung zur Verschrottung seit 2007 jährlich in Deutschland gemeldet?
15. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Staaten, in denen Schiffsverwertung durchgeführt wird, hinsichtlich der in den Abwrackwerften vorzufindenden Bedingungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer?
16. a) Welche internationalen Regelungen hinsichtlich des Arbeitsschutzes auf Abwrackwerften gibt es?
b) Inwieweit werden diese in den Ländern Asiens, die in der Schiffsverwertung bzw. -abwrackung aktiv sind, nach Kenntnis der Bundesregierung in nationales Recht umgesetzt?
17. Inwieweit kann die Bundesregierung eine Tendenz feststellen, dass entweder Reedereien verstärkt in Europa Schiffe abwracken bzw. recyceln und im Verhältnis zu Gesamtabwrackungen weniger in Abwrackwerften Asiens abwracken bzw. recyceln, inwieweit kann sie eine umgekehrte Tendenz feststellen, und wie bewertet sie diese Entwicklung?
18. Wie viele und welche Schiffe in Bundeseigentum gingen in den letzten Jahren seit 2007 wann zur Verschrottung, und welche Orte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils zum Abwracken bzw. zum Recycling gewählt (bitte jeweilige Tonnage pro Jahr benennen)?

Berlin, den 8. Juni 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

